

## BAB I

### PENDAHULUAN

#### 1.1 Latar Belakang

Depok merupakan salah satu kota di Provinsi Jawa Barat yang berdiri sebagai kota satelit dari lingkup kawasan Kota Jakarta. Kota Depok diarahkan untuk menjadi penyangga serta penunjang bagi berjalannya aktivitas yang berlangsung di kota Jakarta. Keberadaannya sebagai kota kecil berperan dalam menyediakan akses masuk atau jembatan yang menghubungkan kota – kota besar di sekitarnya. Kondisi wilayah kota yang sebagian besar terdiri atas area permukiman sebagai tempat tinggal bagi mayoritas masyarakat yang merupakan komuter, semakin memperkuat fungsi kota sebagai kota penunjang.

Kedudukan depok sebagai kota satelit mempengaruhi berlangsungnya rutinitas mobilitas dengan tingkat intensitas yang tinggi setiap harinya. Sebagai pintu masuk antar kota, Depok menjadi kota sibuk yang melayani pergerakan para masyarakat komuter yang melintas. Masyarakat sebagai komuter dalam kesehariannya menghabiskan waktu untuk melakukan perjalanan menuju dalam dan luar kota. Sebagian besar dari mereka memilih untuk menggantungkan hidupnya pada kota besar yang berpotensi lebih sebagai pemenuh kebutuhan. Kota – kota besar yang cenderung menjadi tempat destinasi perjalanan masyarakat meliputi Kota Jakarta, Bogor, Tangerang, serta Bekasi. Dalam hal ini, kereta *commuter*, bus, serta angkutan kota menjadi pilihan moda transportasi utama sebagai penghubung bagi masyarakat untuk menuju kota – kota yang letaknya dilalui oleh keberadaan transportasi tersebut. Pada Kota Depok, seluruh moda transportasi tersedia dan berakhir pada Stasiun Depok Baru serta Terminal Margonda sebagai pusat pelayanan transportasi kota.

Terdapat kebijakan Pemerintah Kota Depok dalam RTRW Kota Depok 2011 – 2031 untuk mewujudkan kawasan Stasiun Depok Baru serta Terminal Margonda menjadi pusat pelayanan transportasi publik terpadu. Keberadaan kedua bangunan dianggap berdekatan dan berpengaruh untuk menciptakan kawasan yang saling terhubung. Antara stasiun dan terminal diharapkan untuk dapat bersinergi agar dapat meningkatkan fungsi pelayanan transportasi secara optimal. Dengan keterkaitan atau hubungan yang dibangun diharapkan dapat menghasilkan suatu pusat transportasi kota yang efektif dan efisien yang dapat mewadahi dan mengakomodasi kebutuhan pelayanan masyarakat dengan baik di dalamnya, khususnya dalam hal akses dalam penyediaan transportasi.

Strategi dalam mewujudkan rencana pemerintah dilakukan dengan menyediakan

hubungan ruang antar dua bangunan. Ruang publik atau ruang luar di antara bangunan menjadi ruang yang secara spasial berpotensi dalam menghubungkan kedua bangunan tanpa merubah struktur dari bangunan utama yang telah ada. Penataan ruang publik menjadi salah satu solusi untuk menekankan hubungan yang terbentuk dari sebuah ruang dengan pertimbangan melalui pola yang terbentuk dari pergerakan serta beragam aktivitas yang berlangsung di dalamnya (DoE Planning Policy Guidance (1997) dalam Carmona (2003)).

Aktivitas utama yang berlangsung pada fungsi stasiun dan terminal sendiri ialah aktivitas pergerakan. Untuk mencapai tempat tujuan yang diinginkan diperlukan pergerakan sebagai generator utama bagi seseorang mencapai tempat satu dengan tempat yang lain, serta perpindahan dari aktivitas satu menuju aktivitas lainnya. Dalam hal ini ruang publik terwujud dalam bentuk ruang penghubung sebagai ruang pergerakan. Ruang penghubung secara fisik berupa ruang sirkulasi dan jalur pedestrian, yang masing – masing mewakili ruang bagi pergerakan kendaraan serta manusia sebagai penggunanya.

Pada studi terdahulu, Mauliwati dan Indradjati (2011) menanggapi rencana pemerintah tersebut dengan melakukan studi mengenai pengembangan kawasan stasiun sebagai pusat transportasi berbasis transit. Studi difokuskan pada pola pergerakan sebagai dasar pengembangan kawasan stasiun. Terdapat hasil yang menunjukkan adanya keterkaitan antar luar kawasan stasiun dengan stasiun sendiri melalui pola pergerakan yang dilakukan oleh masyarakat Depok. Sebagian besar pergerakan didominasi oleh masyarakat yang merupakan pengguna angkutan massal untuk kemudian melanjutkan perjalanannya menggunakan kereta api sebagai pilihan moda.

Terdapat studi lain yang membahas kembali mengenai pengembangan Kawasan Stasiun Depok Baru sebagai pusat transit yang dilakukan oleh Nurdini dan Indradjati (2011). Perbedaannya, studi ini dititikberatkan pada pola perjalanan penghuni dengan berjalan kaki dalam radius 800 meter menuju stasiun. Hal ini tentu saja mengikutsertakan pencapaian masyarakat dari kawasan terminal yang memiliki jarak paling dekat dengan stasiun.

Kedua penelitian mengindikasikan adanya potensi hubungan yang terbentuk antar kawasan melalui pola pergerakan masyarakat Kota Depok baik dari luar maupun dalam lingkup kawasan. Terdapat aktivitas perpindahan dari bangunan menuju moda transportasi, dari moda transportasi menuju moda lain, serta bangunan menuju bangunan lain. Hal ini menunjukkan bahwa pergerakan menjadi bagian dasar dari sistem penghubung antar kawasan. Namun kondisi keberadaan ruang penghubung yang ada dinilai kurang baik dalam mengakomodasi pergerakan masyarakat menuju kedua kawasan dalam lingkup kawasan studi.

Berdasarkan pengamatan awal yang dilakukan, didapatkan bahwa berjalan kaki sebagai bagian utama yang mendukung terciptanya hubungan antar kawasan. Namun minimnya ketersediaan hubungan langsung yang terbentuk di antara kedua kawasan menjadi permasalahan utama keterhubungan antar keduanya. Padahal jarak yang terbentuk antara bangunan stasiun dan terminal masih berada dalam batas yang wajar untuk ditempuh dengan berjalan kaki. Hal ini ditunjukkan dengan wujud ruang spasial yang terbatas yang menjadi hambatan dalam memberikan hubungan yang jelas bagi pejalan kaki untuk mencapai satu tempat dengan tempat yang lainnya.

Permasalahan tersebut menimbulkan dampak bagi pengguna terhadap pemilihan ruang pergerakan. Timbulnya pergeseran rute pergerakan pengguna melalui jalur sirkulasi kawasan ITC yang lebih baik dalam menghubungkan aktivitas pengguna dalam perpindahan moda angkutan umum dari terminal menuju stasiun ataupun sebaliknya. Akibatnya fungsi ruang antara yang direncanakan sebagai ruang penghubung kurang diperhatikan.

Oleh karena itu, keberadaan studi ini bertujuan untuk menyelesaikan permasalahan yang ada. Hal utama yang menjadi perhatian yaitu mengenai keselarasan hubungan ruang yang perlu dibentuk secara fungsional dengan didasari aktivitas pergerakan sebagai pembentuk ruang. Sehingga wujud ruang spasial yang dihasilkan akan berfungsi secara optimal. Hal ini terkait dengan studi *environmental behavior* sebagai pemecahan masalah dalam mengkaji segala perilaku aktivitas pengguna terkait dengan pergerakan sebagai dasar penghubung ruang antar kawasan stasiun serta terminal. Bentuk hubungan secara fungsional terwujud dalam ketersediaan elemen fisik penghubung, dimensi, konfigurasi ruang, serta penataan perabot dalam mengakomodasi pergerakan pengguna nantinya.

## 1.2 Identifikasi Masalah

1. Terdapat potensi pergerakan pengguna menuju Stasiun Depok Baru dan Terminal Margonda maupun peralihan antar keduanya memunculkan perencanaan kedua kawasan sebagai kawasan Pusat Pelayanan Transportasi Terpadu Kota Depok. Namun keduanya masih berdiri dalam wujud kawasan yang bersifat individu.
2. Minimnya ketersediaan ruang secara spasial yang menghubungkan langsung kedua kawasan.
3. Wujud ruang yang terbatas antara kawasan stasiun dan terminal membawa dampak terhadap pergeseran rute pergerakan pengguna untuk mengakomodasi aktivitas perpindahan antar dua kawasan yang lebih jelas, tepatnya pada sirkulasi kawasan ITC.

### 1.3 Rumusan Masalah

Bagaimana pergerakan dan aktivitas pengguna dapat menghasilkan wujud ruang penghubung yang sesuai antar kawasan Stasiun Depok Baru dan Terminal Margonda?

### 1.4 Batasan Masalah

- a. Ruang penghubung dalam kajian ini merupakan ruang luar atau ruang urban yang terletak di antara kawasan Stasiun Depok Baru dan Terminal Margonda yang secara langsung mengakomodasi pergerakan serta aktivitas pengguna yang mengacu pada kedua kawasan, terdiri atas ruang sirkulasi dan parkir serta jalur pejalan kaki sebagai bagian di dalamnya
- b. Ruang yang menjadi objek pengamatan meliputi jalur – jalur penghubung yang menghubungkan stasiun dan terminal secara langsung. Jalur tersebut meliputi sisi timur stasiun – terminal, serta sisi timur stasiun – jalur ITC – terminal.
- c. Kajian menggunakan *environment behavior* untuk melihat keterkaitan antara pengguna, aktivitas, serta ruang yang saling memberikan pengaruh untuk menghasilkan dasar penataan ruang penghubung antar kawasan yang sesuai
- d. Pengguna ruang yang diamati terdiri atas seluruh karakter pengguna yang berpengaruh dan terlibat selama waktu studi berlangsung. Namun fokus utama tetap pada pengunjung sebagai pejalan kaki yang mengakses serta memanfaatkan kedua ruang kawasan.
- e. Bentuk penataan ruang penghubung pada hubungan secara fungsional, dengan ketersediaan wujud elemen penghubung, pembatas, dimensi fisik, konfigurasi ruang, serta penataan perabot yang dapat mengakomodasi langsung pengguna antar kawasan stasiun dan terminal.

### 1.5 Tujuan dan Manfaat Penelitian

#### 1.5.1 Tujuan penelitian

Mengetahui pergerakan serta aktivitas pengunjung sebagai faktor pembentuk ruang penghubung serta menghasilkan rekomendasi wujud ruang penghubung antar kawasan Stasiun Depok Baru dan Terminal Margonda dengan mempertimbangkan dari segi *environment behavior*.

#### 1.5.2 Manfaat penelitian

1. Bagi akademisi

Sebagai kajian untuk menambah referensi dalam memberikan strategi dalam mewujudkan hubungan antar ruang kawasan.

2. Bagi praktisi  
Menjadi referensi pendekatan bagi peneliti lainnya dalam memberikan solusi terhadap perwujudan kawasan secara terpadu dengan memberikan perhatian terhadap ruang penghubung antar kawasan.
3. Bagi instansi terkait  
Kajian serta rekomendasi desain dalam studi ini dapat menjadi bahan pertimbangan dalam memberikan wujud ruang penghubung antar kawasan Stasiun Depok Baru dan Terminal Margonda sebagai satu kawasan terpadu.

## 1.6 Sistematika Penulisan

- **BAB I PENDAHULUAN**

Bab ini menjelaskan mengenai latar belakang, rumusan masalah, tujuan dan manfaat penelitian dalam pengambilan isu permasalahan studi yang diangkat.

- **BAB II TINJAUAN PUSTAKA**

Terdiri atas teori ruang penghubung serta *environment* serta komponen – komponen yang terdapat di dalamnya yang menjadi dasar dalam menentukan variabel untuk memecahkan permasalahan dalam studi

- **BAB III METODE PENELITIAN**

Berisi tentang metode yang digunakan dalam penelitian, terdiri atas penjelasan rancangan penelitian, lokasi dan obyek penelitian, waktu penelitian, populasi dan sampel penelitian, variabel penelitian, metode pengumpulan data, metode analisis dan sintesis, serta alat atau instrumen yang digunakan pada saat penelitian berlangsung.

- **BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN**

Bab Hasil dan Pembahasan sebagai bagian utama dari naskah skripsi bertujuan dalam membahas kondisi, permasalahan, hingga solusi dari isu yang diangkat. Terdiri atas beberapa bagian, dimulai dari deskripsi umum obyek studi, kondisi ruang penghubung, pemetaan perilaku, analisis hingga sintesis data hingga mrnhasilkan rekomendasi desain.

- **BAB V KESIMPULAN DAN SARAN**

Membahas kesimpulan dari keseluruhan studi yang telah berjalan dari permasalahan hingga hasil yang dicapai.

## 1.7 Kerangka Berpikir

*Isu dan Latar Belakang*

Kota Depok sebagai kota satelit, menggerakkan masyarakat sebagai komuter untuk memiliki rutinitas keseharian melakukan perjalanan menuju

Rencana pengembangan kawasan Stasiun Depok Baru dan Terminal Margonda sebagai pusat pelayanan transportasi terpadu

**(RTRW Depok 2013 - 2034)**

Kereta api, bus, angkutan umum menjadi pilihan transportasi utama untuk mencapai tempat tujuan.

Stasiun Depok Baru serta Terminal Margonda sebagai Pusat Pelayanan Transportasi menjadi tempat untuk memulai atau mengakhiri perjalanan.

Terdapat potensi pergerakan pada kedua kawasan.

Perlunya hubungan secara spasial untuk mewujudkan keterpaduan ruang

*Identifikasi Masalah*

Ruang publik atau ruang luar antara bangunan menjadi ruang yang secara spasial berpotensi dalam menghubungkan kedua bangunan, sedangkan pergerakan menjadi kunci utama dalam menciptakan wujud serta bentuk ruang yang sesuai tanpa merubah struktur dari bangunan utama.

**(Shirvani, 1985)**

Antar bangunan berdiri secara individu dan memiliki wujud ruang yang berbeda.

Minimnya ketersediaan ruang secara spasial yang menghubungkan langsung kedua kawasan.

Terdapat pergeseran rute pergerakan pengguna untuk mengakomodasi aktivitas perpindahan antar dua kawasan yang lebih ielas, tepatnya pada sirkulasi kawasan

*Rumusan Masalah*

Perlu mewujudkan ruang penghubung yang dapat mengakomodasi pergerakan pengguna menuju kawasan Stasiun Depok Baru dan Terminal Margonda secara optimal

**Ruang Penghubung Antar Kawasan Stasiun Depok Baru Dan Terminal Margonda**

Gambar 1.1 Kerangka berpikir